

Informations de base	
<p>2025/0421(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p>	En attente de la décision de la commission parlementaire
<p>Véhicules d'entreprise propres</p> <p>Subject</p> <p>2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile</p> <p>Priorités législatives</p> <p>Déclaration commune 2026</p>	



Acteurs principaux			
Parlement européen	Commissions conjointes compétentes au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, climat et sécurité alimentaire	WÖLKEN Tiedo (S&D)	05/03/2026
	TRAN Transports et tourisme	KALFON François (S&D)	05/03/2026
		<p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p>JOŃSKI Dariusz (EPP)</p> <p>DE LA HOZ QUINTANO Raúl (EPP)</p> <p>ANDROUËT Mathilde (Pfe)</p> <p>HAIDER Roman (Pfe)</p> <p>FIDANZA Carlo (ECR)</p> <p>VEROUGSTRAETE Yvan (Renew)</p> <p>OETJEN Jan-Christoph (Renew)</p> <p>TEGETHOFF Kai (Greens /EFA)</p> <p>ANDERSSON Li (The Left)</p> <p>TAMBURRANO Dario (The Left)</p> <p>ARNDT Anja (ESN)</p>	
Conseil de l'Union			

européenne		
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Mobilité et transports	TZITZIKOSTAS Apostolos
Comité économique et social européen		
Comité européen des régions		

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
16/12/2025	Publication de la proposition législative	COM(2025)0994	Résumé
09/02/2026	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		

Prévisions	
23/11/2026	Date indicative de la séance plénière, 1ère lecture

Informations techniques	
Référence de la procédure	2025/0421(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Règlement du Parlement EP 59 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 192-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	En attente de la décision de la commission parlementaire
Dossier de la commission	CJ46/10/05168

Portail de documentation			
Commission Européenne			
Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2025)0994	16/12/2025	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2025)0994	17/12/2025	
Document annexé à la procédure	SWD(2025)1060 	17/12/2025	
Document annexé à la procédure	SWD(2025)1061 	17/12/2025	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Avis motivé	IT_CHAMBER	PE785.302	05/03/2026	
Contribution	CZ_CHAMBER	COM(2025)0994	23/03/2026	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence				
Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
VEROUGSTRAETE Yvan	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	21/04/2026	AVERE - The European Association for Electromobility Eurelectric aisbl Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) Volvo AB
OZDOBA Jacek	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	14/04/2026	IRU
VEROUGSTRAETE Yvan	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	13/04/2026	GeoPost SA
DE LA HOZ QUINTANO Raúl	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	08/04/2026	MERCADONA SA
VEROUGSTRAETE Yvan	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	01/04/2026	RENAULT
KALFON François	Rapporteur(e)	TRAN	24/03/2026	FORVIA
KALFON François	Rapporteur(e)	TRAN	19/03/2026	AVERE - The European Association for Electromobility
KALFON François	Rapporteur(e)	TRAN	19/03/2026	TAXIS 4 SMART MOBILITY
KALFON François	Rapporteur(e)	TRAN	16/03/2026	UNION FRANCAISE DE L'ELECTRICITE - UFE
KALFON François	Rapporteur(e)	TRAN	16/03/2026	Association française des sociétés Financières BNP PARIBAS Crédit Agricole S.A. EURALIA Société Générale Stellantis
OZDOBA Jacek	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	11/03/2026	Aula Europe
OZDOBA Jacek	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	11/03/2026	Hyundai Motor Europe

OZDOBA Jacek	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	11/03/2026	TOYOTA MOTOR EUROPE
OZDOBA Jacek	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	11/03/2026	entreprise mobility
KALFON François	Rapporteur(e)	TRAN	10/03/2026	BNP PARIBAS Enterprise Rent-A-Car UK Limited Leaseurope Société Générale
OZDOBA Jacek	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	10/03/2026	European Association of Automotive Suppliers
VEROUGSTRAETE Yvan	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	10/03/2026	Enterprise Rent-A-Car UK Limited
KALFON François	Rapporteur(e)	TRAN	27/02/2026	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
KALFON François	Rapporteur(e)	TRAN	11/02/2026	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
KALFON François	Rapporteur(e)	TRAN	06/02/2026	Enterprise Rent-A-Car UK Limited
KALFON François	Rapporteur(e)	TRAN	04/02/2026	Platform for Electromobility

Autres membres

Transparence		
Nom	Date	Représentant(e)s d'intérêts
KANEV Radan	30/03/2026	Cycling Industries Europe
MOTREANU Dan-Ştefan	18/03/2026	HORSE
TOSI Flavio	11/03/2026	Leaseurope
CASSART Benoit	11/03/2026	European Association Automotive Suppliers
CASSART Benoit	11/03/2026	Enterprise Mobility
FERBER Markus	10/03/2026	Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e. V.
KIRCHER Sophia	05/03/2026	Leaseurope
DANIELSSON Johan	04/03/2026	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) Volvo Car Corporation AB
CASSART Benoit	04/03/2026	TAXIS 4 SMART MOBILITY
GLÜCK Andreas	29/01/2026	Enterprise Rent-A-Car UK Limited
COSTANZO Vivien	28/01/2026	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
COSTANZO Vivien	28/01/2026	ALDI SÜD Dienstleistungs-SE & Co. oHG Aldi Nord
TAMBURRANO Dario	27/01/2026	Bureau Européen des Unions de Consommateurs
GLÜCK Andreas	20/01/2026	Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e. V.
COSTANZO Vivien	03/12/2025	Leaseurope

Véhicules d'entreprise propres

OBJECTIF : accélérer l'adoption de véhicules à émissions nulles ou faibles dans les flottes d'entreprises, tout en favorisant la compétitivité du secteur automobile de l'Union.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : les véhicules d'entreprise ont un potentiel important pour accélérer l'adoption des véhicules zéro émission (VZE), en raison de leur part élevée dans les nouvelles immatriculations de véhicules (environ 60% pour les nouvelles immatriculations de voitures et environ 90% pour les nouvelles immatriculations de fourgonnettes) et de leurs caractéristiques spécifiques en termes d'exploitation des véhicules.

Compte tenu de la part importante des véhicules de société dans les immatriculations de véhicules neufs et de leurs caractéristiques spécifiques en matière d'utilisation, les mesures les concernant présentent un potentiel considérable pour accélérer l'adoption de véhicules à faibles émissions et à zéro émission et réduire les émissions du transport routier dans l'Union. Or, ce potentiel est actuellement sous-exploité.

Les véhicules de société sont responsables d'une part comparativement plus élevée d'émissions que les véhicules particuliers, du fait de leur kilométrage annuel généralement plus important, comme c'est le cas par exemple pour certaines flottes d'entreprises telles que les taxis et les services de VTC. Une part plus importante de véhicules à faibles émissions et à zéro émission dans ces flottes à fort kilométrage se traduirait par des économies de carburant et des réductions d'émissions concrètes et significatives par rapport aux tendances actuelles.

CONTENU : le règlement proposé établit **un cadre pour accroître l'adoption des véhicules à émissions nulles ou faibles au sein de l'Union**. Il fixe des objectifs concernant la part de ces véhicules parmi les voitures et fourgonnettes neuves immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Ce règlement n'empêche aucun État membre de fixer des objectifs plus ambitieux.

Objectifs nationaux

Compte tenu de la nécessité de stimuler le marché des véhicules à émissions nulles ou faibles, tout en soutenant le déploiement accru des carburants alternatifs et en laissant une flexibilité appropriée aux États membres et aux acteurs du marché, la Commission propose de fixer des objectifs nationaux. Ces objectifs inciteront les États membres à mettre en œuvre des mesures visant à **encourager l'utilisation de véhicules d'entreprise à émissions nulles ou faibles par les grandes entreprises**. La conception de ces mesures est laissée à la discrétion de chaque État membre. L'augmentation qui en résultera de la part des véhicules neufs à émissions nulles ou faibles dans les flottes d'entreprises pourra contribuer à réduire plus rapidement les émissions du transport routier, tout en améliorant l'accès à ces véhicules pour les particuliers et les entreprises qui utilisent des véhicules d'occasion.

Ces objectifs nationaux sont fixés à **différents niveaux d'ambition pour les voitures et les camionnettes** afin de tenir compte des différents niveaux de développement technologique et du marché, ainsi que des différences d'objectifs pour les catégories de véhicules respectives au titre des normes de performance en matière d'émissions de CO₂. Ils sont également **différenciés entre les États membres** afin de prendre en compte la situation et les caractéristiques spécifiques de chacun, notamment la capacité de leur économie à supporter les coûts d'investissement initiaux plus élevés des véhicules à émissions nulles.

Dans le respect du principe de neutralité technologique et afin de laisser une marge de manœuvre suffisante aux États membres, la proposition devrait fixer des objectifs nationaux pouvant être atteints grâce à la part combinée des véhicules à émissions nulles et faibles.

La **méthodologie de calcul** de ces parts fixe des objectifs aux États membres concernant la part de véhicules neufs à émissions nulles ou faibles pour les grandes entreprises, tout en minimisant la charge administrative supplémentaire pour les pouvoirs publics. La proposition s'appuie sur les bases de données et les modalités existantes que les États membres utilisent déjà pour l'immatriculation et les statistiques des véhicules, notamment les statistiques commerciales et fiscales. Si tous les États membres disposent déjà des systèmes nécessaires pour identifier les nouvelles immatriculations de véhicules d'entreprise, des coûts administratifs ponctuels sont à prévoir pour distinguer les véhicules immatriculés par les PME de ceux des grandes entreprises.

Les **PME** sont exclues du champ d'application de la proposition, qui ne vise que les nouvelles sociétés immatriculées par de grandes entreprises (entreprises comptant au moins 250 employés et un chiffre d'affaires de 50 millions d'euros), quel que soit leur secteur d'activité économique.

« Fabriqué dans l'UE »

La transition vers des véhicules zéro émission pour les flottes d'entreprises pouvant bénéficier d'un soutien financier public dans les États membres, ce soutien pourrait contribuer à renforcer les chaînes de valeur nationales du secteur automobile. Les voitures et les camionnettes fabriquées dans l'Union européenne peuvent contribuer à la création d'un marché de pointe stable pour les fournisseurs européens, à l'amélioration de la compétitivité de l'industrie de l'Union, au maintien de l'emploi et à l'attraction de nouveaux investissements dans les capacités de production de l'Union dans ces secteurs.

Pour bénéficier d'un soutien financier public, les véhicules devront à l'avenir être à émissions nulles ou faibles et être fabriqués dans l'UE. La Commission s'appuiera sur des actes délégués pour définir une méthodologie permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'UE».